



Attorney Docket No. 953.1013

IN THE UNITED STATES PATENT AND TRADEMARK OFFICE

In re Patent Application of:

Toshitaka MINAMI

Application No.: 10/699,664

Group Art Unit: Unknown

Filed: November 4, 2003

Examiner: Unknown

For: EXHAUST GAS PURIFYING EQUIPMENT FOR A DIESEL ENGINE

**SUBMISSION OF CERTIFIED COPY OF PRIOR FOREIGN
APPLICATION IN ACCORDANCE
WITH THE REQUIREMENTS OF 37 C.F.R. § 1.55**

Commissioner for Patents
PO Box 1450
Alexandria, VA 22313-1450

Sir:

In accordance with the provisions of 37 C.F.R. § 1.55, the applicant submits herewith a certified copy of the following foreign application:

Japanese Patent Application No. 2002-332369

Filed: November 15, 2002

It is respectfully requested that the applicant be given the benefit of the foreign filing date(s) as evidenced by the certified papers attached hereto, in accordance with the requirements of 35 U.S.C. § 119.

Date: 12/16/04

Respectfully submitted,
STAAS & HALSEY LLP
By: James D. Halsey, Jr.
Registration No. 22,729

1201 New York Ave, N.W., Suite 700
Washington, D.C. 20005
Telephone: (202) 434-1500
Facsimile: (202) 434-1501

日本国特許庁
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されている事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed with this Office.

出願年月日 Date of Application: 2002年11月15日

出願番号 Application Number: 特願2002-332369

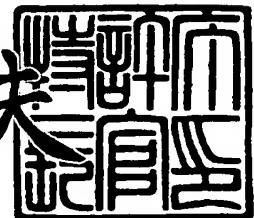
[ST. 10/C]: [JP2002-332369]

出願人 Applicant(s): いすゞ自動車株式会社

2003年11月11日

特許庁長官
Commissioner,
Japan Patent Office

今井康夫



【書類名】 特許願

【整理番号】 PI02111501

【提出日】 平成14年11月15日

【あて先】 特許庁長官殿

【国際特許分類】 F02M 25/07

【発明者】

【住所又は居所】 神奈川県藤沢市土棚8番地 株式会社いすゞ中央研究所
内

【氏名】 石川 直也

【特許出願人】

【識別番号】 000000170

【氏名又は名称】 いすゞ自動車株式会社

【代理人】

【識別番号】 100066865

【弁理士】

【氏名又は名称】 小川 信一

【選任した代理人】

【識別番号】 100066854

【弁理士】

【氏名又は名称】 野口 賢照

【選任した代理人】

【識別番号】 100068685

【弁理士】

【氏名又は名称】 斎下 和彦

【手数料の表示】

【予納台帳番号】 002912

【納付金額】 21,000円

【提出物件の目録】

【物件名】 明細書 1

【物件名】 図面 1

【物件名】 要約書 1

【プルーフの要否】 要

【書類名】 明細書

【発明の名称】 ターボチャージャーを備えた内燃機関のEGRシステム

【特許請求の範囲】

【請求項1】 ターボチャージャーを備え、該ターボチャージャーのタービンの上流側から、該ターボチャージャーのコンプレッサーの下流側に排気ガスの一部を還流する第1のEGR通路を設けた内燃機関のEGRシステムにおいて、前記タービンの下流側から前記コンプレッサーの上流側に排気ガスの一部を還流する第2のEGR通路を設けて、該第2のEGR通路にディーゼルパティキュレートフィルタを配設すると共に、前記第1のEGR通路と前記第2のEGR通路における排気ガスの流通を制御する流通制御手段と、該流通制御手段を排気状態監視手段で検出したデータに基づいて制御するEGR制御手段を備えたことを特徴とするターボチャージャーを備えた内燃機関のEGRシステム。

【請求項2】 前記流通制御手段を前記第1のEGR通路に設けた第1のEGR弁と前記第2のEGR通路に設けた第2のEGR弁とで構成すると共に、前記排気状態監視手段を排気通路に配設した排気ガス温度センサーで構成し、前記EGR制御手段が、前記排気ガス温度センサーで検出した排気ガス検出温度に基づいて、前記第1のEGR弁と前記第2のEGR弁とを開閉弁制御して、前記排気ガスの流通を制御することを特徴とする請求項1記載のターボチャージャーを備えた内燃機関のEGRシステム。

【請求項3】 前記排気ガス検出温度が、前記ディーゼルパティキュレートフィルタの再生温度以下である場合に、前記第1のEGR弁を開制御すると共に、前記第2のEGR弁を閉制御し、前記排気ガス検出温度が、前記ディーゼルパティキュレートフィルタの再生温度より高い場合に、前記第2のEGR弁を開制御することを特徴とする請求項2記載のターボチャージャーを備えた内燃機関のEGRシステム。

【請求項4】 前記ディーゼルパティキュレートフィルタを酸化触媒を担持した酸化触媒付きディーゼルパティキュレートフィルタで形成することを特徴とする請求項1～3のいずれか1項に記載のターボチャージャーを備えた内燃機関のEGRシステム。

【請求項 5】 前記第 2 の EGR 通路の入口を前記タービンの下流側に設ける代わりに、前記タービンの上流側に設けたことを特徴とする請求項 1～4 のいずれか 1 項に記載のターボチャージャーを備えた内燃機関の EGR システム。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【発明の属する技術分野】

本発明は、ディーゼルエンジン等の内燃機関の排気ガスを浄化するターボチャージャーを備えた内燃機関の EGR システムに関する。

【0002】

【従来の技術】

ディーゼルエンジン等の内燃機関においては、NO_x (窒素酸化物) の排出を低減させるために、排気ガスの一部を吸気通路に還流させる EGR (排気還流) が用いられている。

【0003】

この EGR を行うための EGR 通路は、ターボチャージャを備えた内燃機関においては、従来技術では通常は、タービンの上流側とコンプレッサーの下流側とを連結して設けられており、この EGR 通路により、排気ガスの一部をタービンの入口側から分岐して、コンプレッサー出口側に還流している。

【0004】

しかしながら、この EGR 通路の構成では、内燃機関が大型のディーゼルエンジンになった場合に、内燃機関の運転が高負荷になって、ターボ効率が良くなりブースト圧が高くなると、同時にタービン前の圧力も低下するため、両者の圧力差小さくなり、EGR 通路の入口圧と出口圧の差圧が小さくなるため、EGR ガスが EGR 通路に還流しなくなり、所望の EGR を行うことができなくなるという問題がある。

【0005】

この問題を解決するために、様々な工夫がなされているが、その一つの排気ガス還流装置では、タービンの下流側から排気ガスを分岐し、コンプレッサーの上流側に還流する EGR 通路と共に、タービンの下流側の排気ガスの分岐部よりも

更に下流側に可変背圧制御バルブを設けて、この可変背圧制御バルブを制御するか、あるいは、この可変背圧制御バルブと EGR 通路に設けた EGR 弁とを同時に制御することにより最適な EGR ガス還流圧力を得ている（例えば、特許文献 1 参照。）。

【0006】

また、この EGR 通路に、上流側からストップトラップ、排気ガス昇温用の加熱ヒーター、煤塵除去用のパーティキュレートトラップ、未燃 HC（炭化水素）除去用の酸化触媒を設け、EGR 通路の下流側に設けられた EGR クーラーや EGR 弁、吸気通路側の吸気ポート、吸気弁等に、PM や未燃 HC が付着して目詰まりを起こすのを防止している。また、更に、EGR 通路の分岐をタービンの上流側にして、より高温の排気ガスを還流するようにしている（例えば、特許文献 2 参照。）。

【0007】

【特許文献 1】

特開平 5-71428 号公報（第 3 頁、第 1 図、第 2 図）

【特許文献 2】

特開平 6-66208 号公報（第 2 頁、第 4 図）

【0008】

【発明が解決しようとする課題】

しかしながら、上記の構成の排気ガス還流装置では、排気通路に可変背圧制御バルブを設けているので、排気ガスの全量がこの可変背圧制御バルブを通過することになるため、可変背圧制御バルブの容量が大きくなり、コストアップにもなるという問題がある。また、この可変背圧制御バルブの制御は、排気通路の圧力を高めることになるので、タービン効率の悪化や燃費の悪化を招くという問題も生じる。

【0009】

本発明は、上述の問題を解決するためになされたものであり、その目的は、高負荷時においても、EGR ガスを還流することができる EGR 通路の入口と出口の圧力差を確保できて、高い EGR 率を確保しながら EGR を行って NO_x を効

果的に低減することができるターボチャージャーを備えた内燃機関のEGRシステムを提供することにある。

【0010】

【課題を解決するための手段】

以上のような目的を達成するためのターボチャージャーを備えた内燃機関のEGRシステムは、ターボチャージャーを備え、該ターボチャージャーのタービンの上流側から、該ターボチャージャーのコンプレッサーの下流側に排気ガスの一部を還流する第1のEGR通路を設けた内燃機関のEGRシステムにおいて、前記タービンの下流側から前記コンプレッサーの上流側に排気ガスの一部を還流する第2のEGR通路を設けて、該第2のEGR通路にディーゼルパティキュレートフィルタを配設すると共に、前記第1のEGR通路と前記第2のEGR通路における排気ガスの流通を制御する流通制御手段と、該流通制御手段を排気状態監視手段で検出したデータに基づいて制御するEGR制御手段を備えて構成される。

【0011】

この構成によれば、第2のEGR通路は、タービンの下流側からコンプレッサーの上流側に連通しているので、高負荷運転時に、第1のEGR通路における排気ガスの一部、即ち、EGRガスの還流が困難になった時でも、第2のEGR通路により、コンプレッサーの吸引力を利用してEGRガスを吸気側に還流して、EGRを行うことができる。

【0012】

更に、第2のEGR通路に、EGRガス専用のディーゼルパティキュレートフィルタを設けているので、スート(SOOT)等の粒子状物質(パティキュレート・マター:PM)や未燃HC等を含むEGRガスをこのディーゼルパティキュレートフィルタで浄化してからコンプレッサーに流すことができ、コンプレッサーの耐久性の悪化を防止できる。

【0013】

また、第2のEGR通路を経由すると、EGRガスを吸気通路のより上流側に還流することができるので、EGRガスが新気とよく混合し、気筒間におけるE

G R のバラツキが少なくなる。このことは、スモークの排出に対して E G R 率に敏感な運転領域においてぎりぎりの E G R 率まで E G R をかけられることが可能になることを意味し、これにより、N O x 低減効果を更にアップできる。

【0014】

そして、上記のターボチャージャーを備えた内燃機関の E G R システムにおいて、前記流通制御手段を前記第1の E G R 通路に設けた第1の E G R 弁と前記第2の E G R 通路に設けた第2の E G R 弁とで構成すると共に、前記排気状態監視手段を排気通路に配設した排気ガス温度センサーで構成し、前記 E G R 制御手段が、前記排気ガス温度センサーで検出した排気ガス検出温度に基づいて、前記第1の E G R 弁と前記第2の E G R 弁とを開閉弁制御して、前記排気ガスの流通を制御するように構成される。

【0015】

E G R 弁の使用により、流通制御手段の構成が容易となると共に、E G R 量の制御が単純化する。そして、排気ガス温度センサーの使用により、流通制御のアルゴリズムが非常に単純化される。

【0016】

この排ガス温度による流通制御においては、内燃機関の運転が高負荷・高回転運転領域になって、第1の E G R 通路の入口と出口の差圧が小さくなる時は、排気ガス温度も高くなるので、排気通路の排気ガス温度によって制御することで、この差圧の変化に対応できる。つまり、排気ガス温度の高くなる運転領域は、第1の E G R 通路の入口と出口の差圧が低くなる領域を含んでいる。

【0017】

なお、流通制御手段としては、上記の E G R 弁以外にも、排気通路と E G R 通路との分岐部に設けた弁等で構成することもでき、排気状態監視手段としては、内燃機関の負荷やエンジン回転数なども利用でき、この負荷やエンジン回転数などから予め入力されたマップデータに基づいて、E G R 弁を開閉弁制御でき、あるいは、排気通路や E G R 通路に設けた排気圧力センサー等を使用することもできる。

【0018】

また、上記のターボチャージャーを備えた内燃機関のEGRシステムにおいて、前記排気ガス検出温度が、前記ディーゼルパティキュレートフィルタの再生温度以下である場合に、前記第1のEGR弁を開制御すると共に、前記第2のEGR弁を閉制御し、前記排気ガス検出温度が、前記ディーゼルパティキュレートフィルタの再生温度より高い場合に、前記第2のEGR弁を開制御するように構成される。

【0019】

この排気ガス検出温度が、ディーゼルパティキュレートフィルタの再生温度であるとは、この排気ガス検出温度が、その温度になるとディーゼルパティキュレートフィルタで捕集されたPMが燃焼を開始して自己再生をする温度（自己再生温度）になったことをいい、排気ガス検出温度が自己再生温度の値になったことを意味していない。排気ガス検出温度が自己再生温度になつても、排気ガスがディーゼルパティキュレートフィルタに流入するまでに冷却されて排気ガス温度が低下するからである。そのため、排気ガス検出温度における再生温度の値は、自己再生温度よりも、冷却分だけ高くなる。

【0020】

そして、この制御によれば、排気ガス検出温度がディーゼルパティキュレートフィルタの再生温度より高い時だけ、EGRガスが第2のEGR通路のディーゼルパティキュレートフィルタを通過するので、目詰まり等を回避でき、このディーゼルパティキュレートフィルタの再生制御を不要にできる。

【0021】

つまり、この制御により、排気ガス温度が低い時に第2のEGR通路に排気ガスを還流させると、ディーゼルパティキュレートフィルタにSOOTが溜まり続け、目詰まりや溶損等を発生するという問題を回避できる。

【0022】

更に、前記ディーゼルパティキュレートフィルタを酸化触媒を担持した酸化触媒付きディーゼルパティキュレートフィルタで形成する。この構成により、酸化触媒の触媒作用により、PMを燃焼して再生することができる再生温度を下げることができるので、より確実にディーゼルパティキュレートフィルタの目詰まり

等を防止できる。

【0023】

また、上記のターボチャージャーを備えた内燃機関のEGRシステムにおいて、前記第2のEGR通路の入口を前記タービンの下流側に設ける代わりに、前記タービンの上流側に設けて構成することもできる。この構成によれば、より温度の高い排気ガスをDPFに導入することができる。

【0024】

【発明の実施の形態】

以下、本発明に係る実施の形態のターボチャージャーを備えた内燃機関のEGRシステムについて、図面を参照しながら説明する。

【0025】

図1に示すように、第1の実施の形態のターボチャージャーを備えた内燃機関のEGRシステム1では、エンジンEはターボチャージャー2を備えており、このターボチャージャー2のタービン2aがエンジンEの排気マニホールドに連通する排気通路3に配置され、エンジンEの排気ガスにより駆動される。このタービン2aの下流側の排気通路3には、ディーゼルパティキュレートフィルタ（以下DPF）4aとNOx浄化触媒コンバータ4bを有する排気ガス処理装置4が設けられている。

【0026】

このタービン2aに駆動されるコンプレッサー2bは、吸気通路5に設けられ、吸気フィルタ6を経由して入ってくる空気Aを吸引及び圧縮し、この圧縮した空気Aをインターフーラー7を通過させてエンジンEの吸気マニホールドに送る。

【0027】

また、第1のEGR通路10がターボチャージャー2のタービン2aの上流側の排気通路3と、ターボチャージャー2のコンプレッサー2bの下流側の吸気通路5に接続して設けられる。この第1のEGR通路10には、上流側から、第1のEGRクーラー11と、第1のEGR弁12が配設される。

【0028】

そして、本発明においては、第2のEGR通路20がターボチャージャー2のタービン2aの下流側で、かつ、排気ガス処理装置4の上流側の排気通路3と、ターボチャージャー2のコンプレッサー2bの上流側の吸気通路5に接続して設けられる。この第2のEGR通路20には、上流側から、DPF21、EGRクーラー22、第2のEGR弁23が配設される。また、排気通路3に排気ガス温度センサー32が配設される。

【0029】

このDPF21は酸化触媒を担持した酸化触媒付きDPFで形成される。これにより、酸化触媒の触媒作用により、ストート等のPMを燃焼して再生することができるDPF21の再生温度を下げるることができるので、より確実にDPF21の目詰まり等を防止できる。

【0030】

この第1のEGR弁12と第2のEGR弁23により、第1のEGR通路10と第2のEGR通路20における排気ガスGe1, Ge2の流通を制御する流通制御手段が構成され、排気ガス温度センサー32により、排気状態監視手段が構成される。

【0031】

なお、この流通制御手段としては、EGR弁12, 23以外にも、排気通路3とEGR通路10, 20との分岐部に設けた弁等で構成することもでき、排気状態監視手段としては、エンジンEの負荷やエンジン回転数なども利用でき、この負荷やエンジン回転数などから予め入力されたマップデータに基づいて、EGR弁12, 23を開閉弁制御できる。また、排気通路3やEGR通路10, 20に設けた排気圧力センサー（図示しない）等を使用することもできる。

【0032】

そして、エンジンコントローラユニット（ECU）と呼ばれるエンジンE全般の制御装置30の一部として、EGR制御手段としてのEGR制御装置31が組み込まれる。このEGR制御装置31は、エンジンEの負荷や回転数等のエンジンEの運転状態を示すデータと、排気ガス温度センサー32で検出された排気ガス検出温度を入力し、第1のEGR弁12と第2のEGR弁23を開閉弁制御す

る。

【0033】

なお、開弁時には、単なるEGR通路10、20の開放だけではなく、エンジンEの運転状態に応じて弁開度を調整してEGR量の調整も行い、エンジンEの運転状態に応じた所望のEGR量でEGRを行う。

【0034】

次に、上記のターボチャージャーを備えた内燃機関のEGRシステムにおけるEGR制御について説明する。

【0035】

このEGR制御は、EGR制御装置31によって、排気ガス温度センサー32で検出された排気ガス検出温度に基づいて、この排気ガス検出温度が、DPF21の再生温度以下である場合に、第1のEGR弁12を開制御すると共に、第2のEGR弁23を閉制御し、排気ガス検出温度が、DPF21の再生温度より高い場合に、第2のEGR弁23を開制御するように構成される。

【0036】

この排気ガス検出温度が、DPF21の再生温度であるとは、この排気ガス検出温度が、その温度になるとDPF21で捕集されたPMが燃焼を開始して自己再生をする温度（自己再生温度）になったことをいい、その時に排気ガス検出温度の再生温度の方が自己再生温度よりも高くなる。つまり、排気ガス検出温度が検出された場所から、排気ガスがDPF21に流入するまでの間に冷却されて排気ガス温度が低下するので、この再生温度は、この冷却による温度低下を見込んでDPF21の自己再生温度よりも高く設定される。

【0037】

なお、第2のEGR弁23を開制御した場合には、第1のEGR通路10における排気ガスGe1の流通は殆ど無くなるので、第1のEGR弁12は特に閉制御する必要はないが、第1のEGR弁12を閉制御するとEGR量が第1のEGR弁12に関係しなくなるので、第2のEGR弁23の弁開度だけでEGR量を調整できるようになり、EGR量の調整がより容易となる。

【0038】

そして、この排気ガス検出温度による流通制御においては、エンジンEの運転が高負荷・高回転運転領域になって、第1のEGR通路10の入口と出口の差圧が小さくなる時は、排気ガス検出温度も高くなるので、このEGR制御で、この差圧の変化に対応できる。つまり、第2のEGR弁23を開制御する排気ガス検出温度の領域は、差圧が小さくなる高負荷・高回転運転領域を含むように設定される。

【0039】

このEGR制御によれば、第2のEGR通路20は、タービン2aの下流側からコンプレッサー2bの上流側に連通しているので、コンプレッサー2bの吸引力によりEGRガスGe2を吸気側に還流することができ、第1のEGR通路10では、差圧の減少によりEGRガスGe1の還流が困難になった時でも、第2のEGR通路20により、EGRガスGe2を供給してEGRを継続できる。なお、このEGR制御において、EGR率を高くするために排気絞りを用いても良い。

【0040】

また、このEGR制御によれば、DPF21では、排気ガス検出温度が再生温度より高い時だけ、EGRガスが通過するので、目詰まり等を回避でき、再生制御を不要にできる。つまり、この制御により、排気ガス温度が低い時に第2のEGR通路20に排気ガスを還流させると、DPF21にPMが溜まり続け、目詰まりや溶損等を発生するという問題を回避できる。

【0041】

そして、このDPF21により、コンプレッサー2bを通過するEGRガスGe2は浄化されるので、排気ガス中のPMがコンプレッサー2bに入るのを防止でき、耐久性の悪化を回避できる。

【0042】

そして、このEGR制御により、エンジンEの運転が低負荷領域や低回転領域で行われ、排気ガス検出温度が低い時は、差圧も大きく、第1のEGR通路10を用いてEGRガスGe1を吸気側に還流することができるので、第2のEGR通路へのEGRガスの通過量を減少又は閉制御により停止する。これにより、第

2のEGR通路20のDPF21にPMが堆積するのを減少又は防止できる。

【0043】

次に第2の実施の形態のターボチャージャーを備えた内燃機関のEGRシステム1Aについて説明する。

【0044】

この第2の実施の形態のターボチャージャーを備えた内燃機関のEGRシステム1Aでは、図2に示すように、第2のEGR通路20Aの入口をタービン2aの下流側に設ける代わりに、タービン2aの上流側に設ける。この点が、第1の実施の形態のターボチャージャーを備えた内燃機関のEGRシステム1と異なるだけで、その他は同じである。

【0045】

この構成によれば、第1の実施の形態と同様な効果を奏することができ、その上、より温度の高い排気ガスをDPF21に導入することができるので、より広範なエンジンEの運転領域で、第2のEGR通路20Aを使用してEGRを行うことができる。

【0046】

但し、タービン2aに入るガス量がEGRガス量の分だけ減少し、第2のEGRクーラー22の冷却能力の増加も必要となる。

【0047】

【発明の効果】

以上に説明したように、本発明のターボチャージャーを備えた内燃機関のEGRシステムによれば、次のような効果を奏することができる。

【0048】

従来のEGR装置で使用されていた第1のEGR通路の入口と出口の差圧が小さくなつてEGRを行い難い高負荷モードにおけるエンジンの運転状態においても、第2のEGR通路により、ターボチャージャーの吸引力を利用してEGRガスを還流して高いEGR率でEGRを行うことができるので、NOxを効果的に低減することができる。

【0049】

しかも、第2のEGR通路により、EGRガスをターボチャージャーのコンプレッサーの上流側に還流するので、EGRガスと新気が良く混合され、気筒間ににおけるEGRのバラツキが少なくなるので、スモークの排出に対してEGR率に敏感な高負荷運転領域において、ぎりぎりのEGR率までEGRをかけられることが可能になり、NOx低減ができる。

【0050】

また、コンプレッサーを通過するEGRガスは、第2のEGR通路に設けられたディーゼルパティキュレートフィルタ（DPF）を通過させてPM等を浄化するので、コンプレッサーの耐久性を損なうことがない。

【0051】

そして、排気ガス検出温度が、DPFの再生温度以下の場合には、第2のEGR通路を閉制御してDPFへのEGRガスの流通を停止し、再生温度より高い時だけ、第2のEGR通路を開制御してDPFを通過させるように構成することにより、PM等によるDPFの目詰まりを回避でき、このDPFの再生制御を不要にできる。

【図面の簡単な説明】

【図1】

本発明に係る第1の実施の形態のターボチャージャーを備えた内燃機関のEGRシステムの構成を示す図である。

【図2】

本発明に係る第2の実施の形態のターボチャージャーを備えた内燃機関のEGRシステムの構成を示す図である。

【符号の説明】

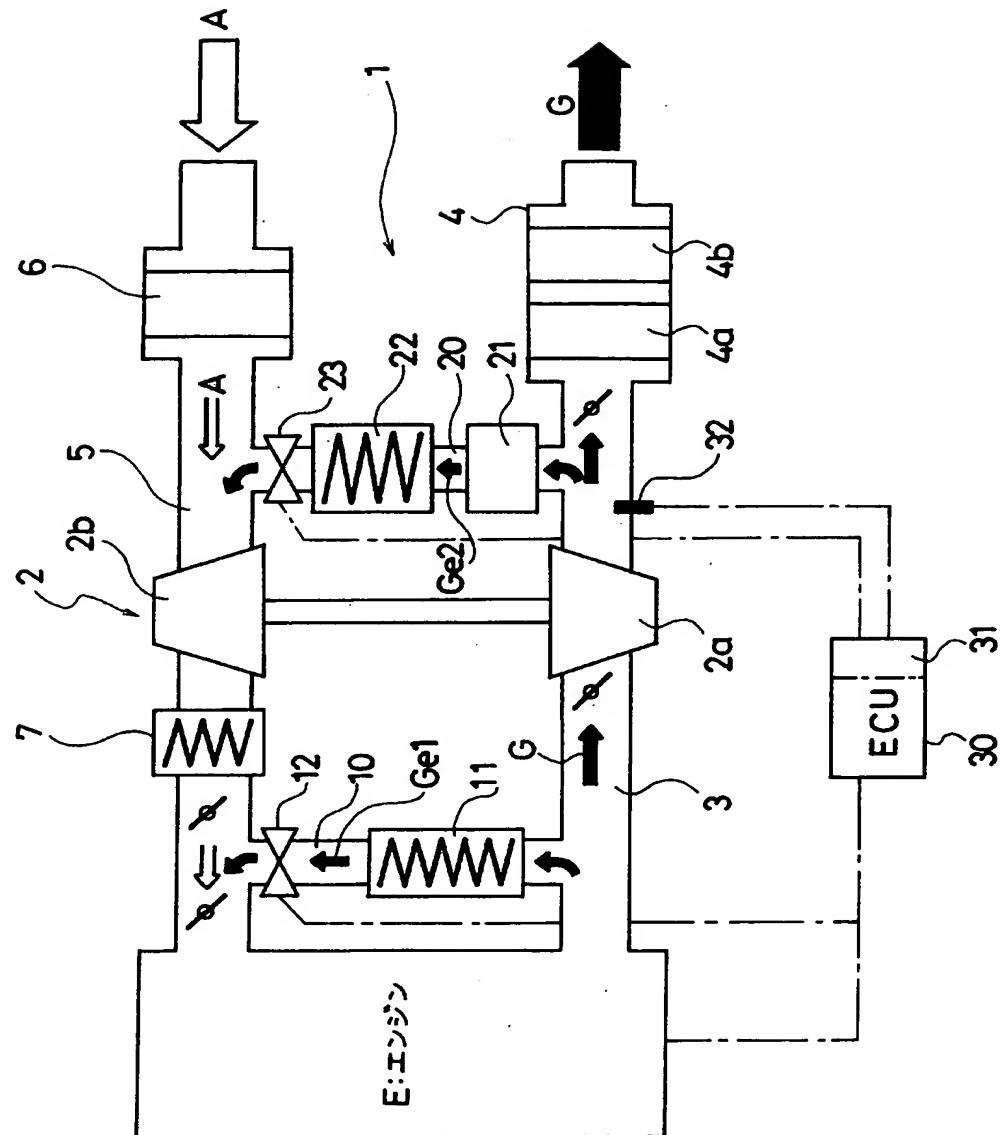
- 1、1A EGRシステム
- E 内燃機関（エンジン）
- 2 ターボチャージャー
- 2 a タービン
- 2 b コンプレッサー
- 3 排気通路

- 10 第1のEGR通路
- 12 第1のEGR弁
- 20、20A 第2のEGR通路
- 21 ディーゼルパティキュレートフィルタ (DPF)
- 23 第2のEGR弁
- 32 排気ガス温度センサー

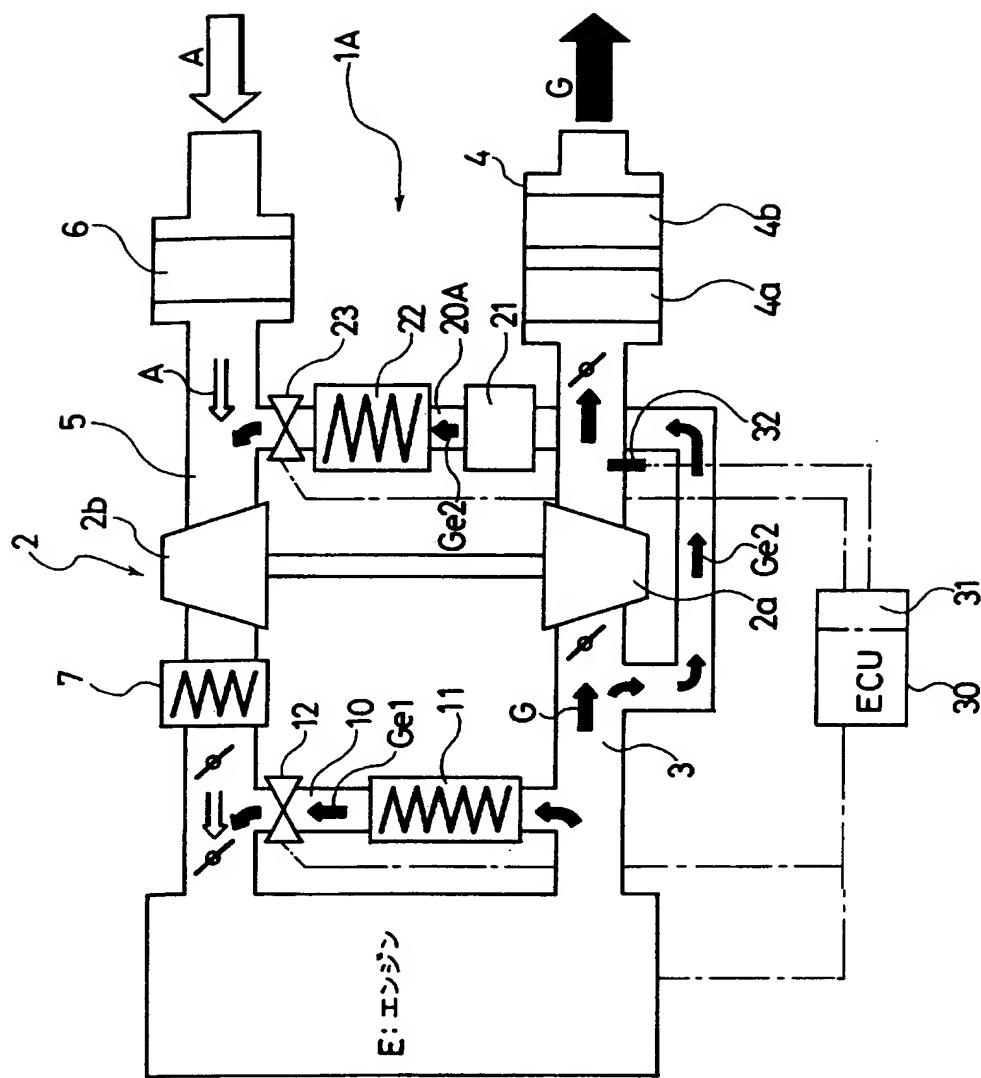
【書類名】

四面

【図1】



【図2】



【書類名】 要約書

【要約】

【課題】 高負荷時においても、高いEGR率を確保しながらEGRを行ってNO_xを効果的に低減することができるターボチャージャーを備えた内燃機関のEGRシステムを提供する。

【解決手段】 ターボチャージャー2のタービン2aの上流側からコンプレッサー2bの下流側にEGRガスを還流する第1のEGR通路10を設けた内燃機関EのEGRシステム1において、タービン2aの下流側からコンプレッサー2bの上流側にEGRガスを還流する第2のEGR通路20を設けて、第2のEGR通路20にDPF21を配設すると共に、第1のEGR通路10と第2のEGR通路20における排気ガスの流通を、排気通路3に配設された排気ガス温度センサー32で検出した排気ガス検出温度に基づいて制御するように構成する。

【選択図】 図1

特願2002-332369

出願人履歴情報

識別番号

[000000170]

1. 変更年月日

[変更理由]

住 所

氏 名

1990年 8月24日

新規登録

東京都品川区南大井6丁目22番10号

いすゞ自動車株式会社

2. 変更年月日

[変更理由]

住 所

氏 名

1991年 5月21日

住所変更

東京都品川区南大井6丁目26番1号

いすゞ自動車株式会社